

PERAN PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI TERHADAP BENTUK KERUANGAN PERTAHANAN MILITER ANGKATAN LAUT DI KAWASAN UJUNG SURABAYA

Aldrin Yusuf Firmansyah

*Jurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Sains dan Teknologi,
Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang, Indonesia
aldrinfirmansyah@yahoo.co.id*

ABSTRAK

Kota pada hakikatnya adalah leburan bangunan dan manusia dengan segala motif pembentukannya, baik motif ekonomi, religi, pemerintahan maupun pertahanan yang terwujud melalui media ruang. Motif pertahanan cenderung identik dengan kekuatan militer. Oleh karenanya, penelusuran tentang pembentukan ruang kota terkait dengan pertahanan merupakan hal cukup menantang untuk ditelaah, karena bahasan tentang pertahanan masih bersifat misteri terkait muatan politisnya yang strategis untuk kontrol sosial maupun kekuasaan. Posisi politis bukanlah elemen yang berdiri sendiri, tetapi berada pada persilangan antara ekonomi maupun sosial. Posisi politis dalam keruangan akan selalu muncul selama ada peradaban manusia yang dapat ditelusuri dalam sejarah pembentukan kotanya. Salah satu hal yang cukup berperan dalam pembentukan ruang kota oleh motif pertahanan adalah infrastruktur transportasi, baik melalui jalur darat/jalan raya, perairan maupun udara. Pasang surut perkembangan infrastruktur transportasi akan berpengaruh pula pada respon keruangan pertahanan untuk tetap dapat mempertahankan stabilitas kekuasaannya. Oleh karenanya, dalam penelitian ini akan dikaji bagaimana peran perkembangan infrastruktur transportasi terhadap bentuk keruangan kawasan militer. Sebagai kawasan studi adalah kawasan Ujung kota Surabaya sebagai pangkalan Angkatan Laut berikut Kalimas. Kawasan ini mempunyai sejarah panjang mulai era kerajaan nusantara, kolonial hingga era modern, sehingga diharapkan dapat menggali pola keruangannya secara lengkap. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif yang tercakup dalam dua tahapan. Tahapan pertama adalah mengkaji perkembangan infrastruktur transportasi di kawasan Ujung dengan ditunjang peta maupun foto udara, dan tahapan kedua adalah mengkaji pemodelan morfologi keruangan kawasan. Kedua tahapan tersebut menggunakan teknik analisis antara kesesuaian antara pembacaan kurun waktu (*synchronic reading*) dan kesesuaian bentuk kawasannya (*diachronic reading*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan infrastruktur transportasi di pangkalan militer Ujung semakin hilang perannya, dan perkembangan bentuk keruangan di sekitar kawasan yang semakin padat termasuk oleh bangkitan kegiatan pembangunan jembatan Suramadu, menyiratkan kekurangpahaman maksud penyusunan awal keruangan pangkalan militer sebagai kawasan strategis-eksklusif yang dapat membahayakan keamanan sekitar.

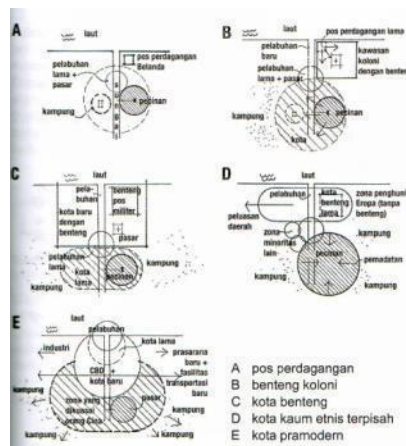
Kata Kunci: infrastruktur transportasi; keruangan; pertahanan; morfologi kawasan

1. PENDAHULUAN

Kota pada hakikatnya adalah leburan bangunan dan manusia dengan segala motif pembentukannya, baik motif ekonomi, religi, pemerintahan maupun pertahanan yang terwujud melalui media ruang. Motif pertahanan cenderung identik dengan kekuatan militer. Oleh karenanya, penelusuran tentang pembentukan ruang kota terkait dengan pertahanan merupakan hal cukup menantang untuk ditelaah, karena bahasan tentang pertahanan masih bersifat misteri terkait muatan politisnya yang strategis untuk kontrol sosial maupun kekuasaan. Posisi politis ini bukanlah elemen yang berdiri sendiri, tetapi berada pada persilangan antara ekonomi maupun sosial. Posisi politis dalam keruangan akan selalu muncul selama ada peradaban manusia yang dapat ditelusuri dalam sejarah pembentukan kotanya. Salah satu hal yang cukup berperan dalam pembentukan ruang kota oleh motif pertahanan adalah infrastruktur transportasi, baik melalui jalur darat/jalan raya, perairan maupun udara. Pasang surut perkembangan infrastruktur transportasi akan berpengaruh pula pada respon keruangan pertahanan untuk tetap dapat mempertahankan stabilitas kekuasaannya. Demikian halnya kota Surabaya sebagai kota pesisir, perkembangan pesat kota ini tercatat dalam sejarah sejak kerajaan nusantara karena peran penting pelabuhannya yang disebut Ujung Galuh. Wilayah

Ujung Galuh yang selanjutnya sering disingkat sebagai wilayah Ujung, menjadi persilangan kepentingan antara kepentingan ekonomi, sosial dan pertahanan. Persilangan kepentingan ini menuntut adanya infrastruktur, termasuk infrastruktur transportasi untuk mencapai tujuannya sehingga terbentuk pola keruangan yang khas. Wilayah Ujung sebagai pelabuhan maupun pangkalan militer modern dengan dokumentasi perkembangan awal kawasan secara lengkap terjadi ketika wilayah Ujung berada di era kolonial. Oleh karenanya, dalam penelitian ini akan dikaji bagaimana peran perkembangan infrastruktur transportasi terhadap bentuk keruangan kawasan militer, utamanya ketika mulai wilayah Ujung berada dalam kekuasaan kolonial. Sebagai kawasan studi adalah kawasan Ujung kota Surabaya sebagai pangkalan angkatan laut berikut Kalimas. Kawasan ini mempunyai sejarah panjang mulai era kerajaan nusantara, kolonial hingga era modern, sehingga diharapkan dapat menggali pola keruangannya secara lengkap.

Menurut Zahnd (2008), morfologi kota pesisir pada jaman kolonial Belanda dapat dibagi menjadi lima tahap. Tahap pertama, pos pertahanan dan perdagangan didirikan oleh Belanda dalam hunian yang sudah ada sebelumnya di dekat sungai dan pelabuhan. Tahap kedua, pos perdagangan dikembangkan menjadi benteng koloni, berisi bangunan tentara, hunian para pedagang, serta gudang untuk barang perdagangan. Tahap ketiga, benteng koloni berubah menjadi kota benteng, dengan pusat kota yang baru, pasar, pelabuhan serta semua penghuninya orang Belanda. Etnis Cina serta etnis lain, terpaksa menghuni wilayah di luar benteng. Tahap keempat, disebut kota kaum etnis terpisah. Penguasa Belanda sudah mengontrol semua daerah Jawa, sehingga semua benteng dibongkar. Namun demikian pemisahan wilayah etnis tetap dipertahankan, walaupun makin lama kebanyakan orang Belanda menghuni tempat di luar kota dengan kondisi yang lebih luas dan segar. Tahap kelima, disebut kota pramodern sebelum perang dunia kedua. Pusat kota pesisir berpindah ke pusat strategis baru, yang sudah berada di luar benteng kota lama. Para penghuni Jawa digeser lagi ke pinggir kota. Untuk para penghuni Belanda dibangun wilayah kota taman.



Gambar 1. Lima tahap morfologi kota koloni Jawa
Sumber: Zahnd (2008)

2. PEMBAHASAN

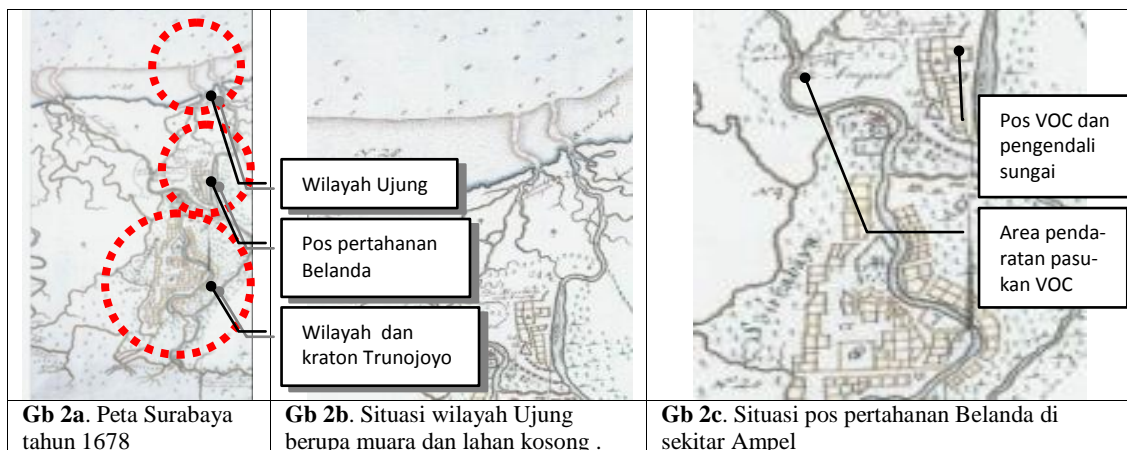
2.1. Penelusuran Awal Wilayah Ujung di Era Kerajaan Nusantara

Awal pembentukan Surabaya menurut hipotesis Von Faber dimulai tahun 1275 M oleh raja Kertanegara, sebagai permukiman baru bagi prajuritnya yang berhasil menumpas pemberontakan. Setelah pasukan Raden Wijaya berhasil mengusir pasukan Tar-tar dari Mongolia, pada 31 Mei 1293 maka ditetapkanlah sebagai hari berdirinya Ujung Galuh, yang dalam prasasti Trowulan I, 1358 M bernama *Churabhaya* (Surabaya). Lepas dari Majapahit, dari tahun 1483-1542 Surabaya menjadi bagian dari wilayah kerajaan Demak. Namun sesudahnya, kurang lebih 30 tahun Surabaya ada di bawah kekuasaan Madura. Berlanjut antara 1570-1587 Surabaya di bawah penguasaan dinasti Pajang. Perdagangan rempah-rempah mulai ramai di Surabaya, antara tahun 1612, banyak pedagang Portugis yang bertransaksi rempah dengan pedagang pribumi. Setelah tahun 1625 Surabaya jatuh ke tangan kerajaan Mataram. Namun tahun 1667 Surabaya mengalami kekacauan akibat serangan para bajak laut dari Makasar. Selanjutnya hadirlah Trunojoyo, seorang pangeran dari Madura yang memberontak terhadap raja Mataram. Trunojoyo dengan pertolongan orang-orang Makasar berhasil menguasai Madura dan Surabaya. Setelah penguasaannya, Surabaya dikenal sebagai pelabuhan transit dan tempat penyimpanan barang dan sumber bumi dari daerah subur, yaitu delta Brantas.

2.2. Penelusuran Bentuk Keruangan Pertahanan Militer Surabaya Era VOC (Era 1677-1799) Selama Pemberontakan Trunojoyo sebagai Tanggapan Gangguan di Pedalaman

Bentuk keruangan pertahanan militer era Belanda pertama kali di Surabaya bukan terletak di wilayah pantai atau tepatnya wilayah Ujung sebagaimana dikenal saat ini, tetapi justru dimulai dari wilayah aliran sungai di tengah kota Surabaya. Hal ini didasarkan petunjuk peta awal kota Surabaya oleh Belanda/VOC tahun 1678 yang dihimpun oleh Van Diessen dan Zierikzee (2004), bahwa pembentukan pertahanan militer Belanda terbentuk ketika hubungan VOC dan Mataram terjalin kembali setelah akhir pemerintahan Sultan Agung digantikan oleh Amangkurat I (1646-1677) untuk membuka kembali loji di Surabaya. Pembukaan kembali loji ini secara politis bagi Mataram ditujukan untuk meredakan pemberontakan Trunojoyo yang berpusat di Surabaya lewat campur tangan VOC. Bentuk keruangan pertahanan militer Belanda yang diwakili VOC berupa pembangunan pos-pos pertahanan di sekitar wilayah Ampel dipimpin admiral Cornelis Speelman, dengan berhadapan langsung dengan area kekuasaan Trunojoyo di Selatan yang melanjutkan bekas kekuasaan Mataram sebelumnya. Kondisi ini agak berbeda dengan teori morfologi kota koloni Jawa oleh Zhand, bahwa keruangan pertahanan Belanda dimulai dari wilayah pelabuhan, meskipun terdapat kesamaan keruangan pertahanan dimulai dengan pembentukan pos-pos dan penguasaan daerah aliran sungai.

Dalam kaitannya dengan wilayah Ujung, menunjukkan bahwa peran wilayah tersebut hanya sebagai pendaratan kapal-kapal Belanda, untuk selanjutnya segala hal terkait mobilisasi dan distribusi perlengkapan maupun pasukan memanfaatkan transportasi sungai Kalimas. Disini dapat disarikan bahwa infrastruktur transportasi sungai menjadi hal utama awal pembentukan ruang pertahanan Belanda, terlihat pada peta tahun 1678 adanya pos-pos pengawasan dan pengendali aliran sungai, serta area pendaratan angkatan darat Belanda di tepi sungai.



Gambar 2. Situasi keruangan pertahanan wilayah VOC dan Trunojoyo berdasar peta tahun 1678.

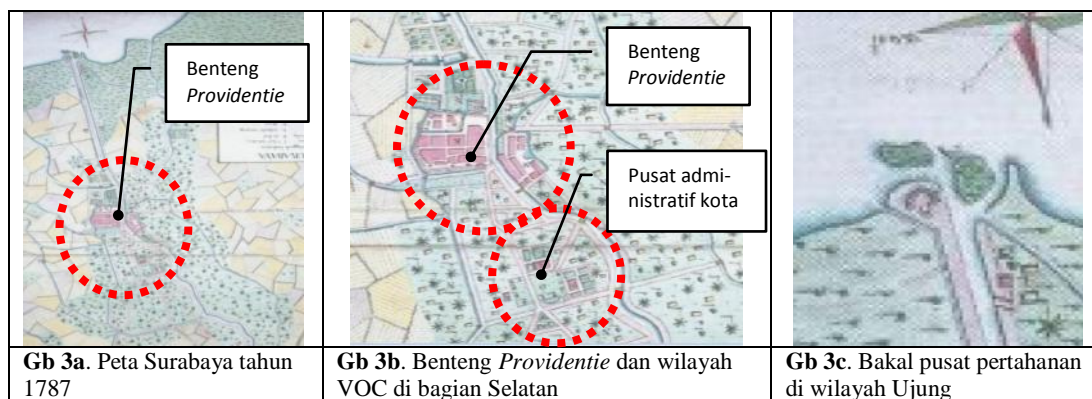
Sumber: Nationaal Archief, The Hague, dalam Van Diessen dan Zierikzee (2004).

2.3. Penelusuran Bentuk Keruangan Pertahanan Militer Surabaya Era VOC (Era 1677-1799) Setelah Pemberontakan Trunojoyo

Surabaya secara fakta (*de facto*) dalam kendali penuh VOC setelah Amangkurat I dan Amangkurat II (1677-1703) terikat kontrak terhadap teritori dan perdagangan melalui pembangunan kota benteng kepada Gubernur Jenderal Cornelis Speelman (1681-1684) sebagai balasan bantuan VOC menumpas pemberontakan Trunojoyo. Kota benteng berparit yang dibentuk adalah benteng *Providentie* (*Proventia*) di tahun 1678, di sisi Barat Kalimas dan berseberangan dengan kampung Pecinan. Sebagian pengelolaan administratif dan komersial dilakukan di wilayah kota bekas kekuasaan Trunojoyo di wilayah Selatan. Antara benteng dan area kota dan bekas kekuasaan Trunojoyo selanjutnya mengalami intensifikasi perkembang-

an sampai abad ke-18. Jika dikaitkan dengan teori morfologi kota oleh Zahnd, kondisi ini menggambarkan tahapan kedua pembentukan morfologi kota koloni Jawa.

Berdasarkan peta kota Surabaya tahun 1787 yang dihimpun oleh Van Diessen dan Zierikzee (2004), wilayah Ujung mulai menunjukkan adanya cikal bakal pengembangan pos pertahanan laut di muara Kalimas. Hal ini berarti mulai adanya segmentasi pertahanan antara pedalaman kota dan wilayah pelabuhan yang saat sebelumnya belum tertata. Antara pos pertahanan laut di muara Kalimas dan pertahanan kota di benteng *Providentie*, selain tetap mengandalkan infrastruktur sungai, juga mulai dihubungkan infrastruktur jalan raya.



Gambar 3. Situasi keruangan pertahanan kota Surabaya tahun 1787
Sumber: Nationaal Archief, The Hague, dalam Van Diessen dan Zierikzee (2004).

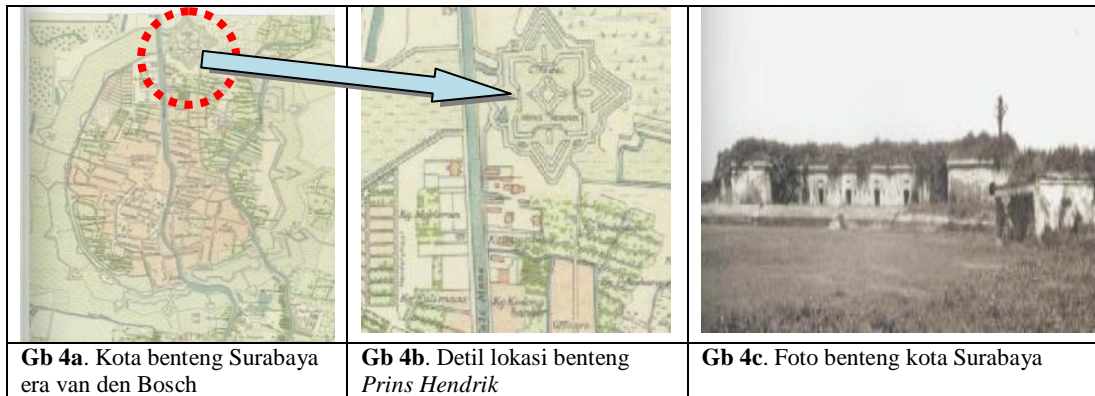
2.4. Penelusuran Bentuk Keruangan Pertahanan Militer Surabaya Pasca VOC Era Daendels (1808-1811) sebagai Tanggapan Gangguan Kekuatan Asing

Menurut Van Diessen dan Zierikzee (2004), bahwa pembentukan pertahanan pasca VOC didasarkan atas peralihan kekuasaan setelah bangkrutnya VOC tahun 1799 kepada pemerintah Belanda yang saat itu menjadi wilayah bawahan Perancis era Napoleon melalui penugasan Gubernur Jenderal Daendels (1808-1811). Belanda menghadapi ancaman keamanan dari Inggris sebagai musuh Perancis, termasuk di Surabaya sebagai kota jajahan. Daendels mengamati pertahanan yang perlu dibangun di Surabaya adalah pertahanan laut. Hal penting yang perlu dicatat adalah keputusan Daendels tahun 1808 menjadikan Surabaya sebagai basis utama angkatan laut Hindia Belanda, sementara itu basis kedua ada di teluk Merak di Selat Sunda. Dasar pertimbangan adalah kemudahan pertahanan kota Surabaya dengan adanya jalur sempit selat Madura yang hanya dapat dilalui dari arah Barat dan Timur. Pembentukan pertahanan dimulai dengan pembongkaran benteng *Providentie*, dan mengalihkannya dengan pembangunan benteng yang dilengkapi persenjataan berat yaitu *Fort Kalimas* di muara Kalimas dan *Fort Lodewijk* di pulau Menari di sebelah Utara Gresik. Selain itu wilayah Ujung dilengkapi workshop militer yang disebut (*Artillerie Constructie Winkel-ACW*) untuk melayani angkatan darat dan laut Hindia Belanda. Upaya kemudahan koordinasi pertahanan mulai ditunjang lewat infrastruktur jalan raya modern dengan membuka jalan utama menuju tempat tinggal penguasa pemerintahan Jawa Timur (*Gezaghabber*) Dirk van Hogendorp di wilayah Simpang. Wilayah Simpang juga dilengkapi dengan rumah sakit militer Surabaya (*Centrale Burgerlijke Ziekeninrichting/ CBZ*).

2.5. Penelusuran Bentuk Keruangan Pertahanan Militer Surabaya era J. Count van den Bosch (1830-1833)

Pertahanan kota semakin diperkuat melalui perintah pembangunan dinding pertahanan di semua wilayah kekuasaan Belanda di Surabaya oleh J. Count van den Bosch, sebagai reaksi adanya gangguan dari pemberontakan masyarakat lokal sebagai dampak perang Diponegoro (perang Jawa). Pembangunan dinding pertahanan kota berlangsung dari tahun 1835-1845. Komunitas Melayu, Cina dan Arab tinggal di dalam kota yang dikelilingi tembok pertahanan. Pembangunan dinding pertahanan kota belum sepenuhnya selesai karena menyerap

dana cukup banyak, disamping mulai adanya perkembangan teknologi militer yang lebih maju. Wilayah dalam kota juga dilengkapi dengan pembangunan benteng baru bernama *Citadel Prins Hendrik*. Pelaksanaan politik tanam paksa (*cultuur stelsel*) era pemerintahan J. Count van den Bosch menjadikan Surabaya memegang kendali atas pengiriman produksi perkebunan gula dan kopi di pedalaman Jawa Timur mulai tahun 1830. Hal ini menjadikan wilayah Ujung memegang kendali ekonomi dengan peningkatan kegiatan kapal dagang, terlebih setelah dibukanya terusan Suez tahun 1867. Sementara itu, perkembangan infrastruktur transportasi penunjang pertahanan tidak jauh berbeda dengan periode sebelumnya.

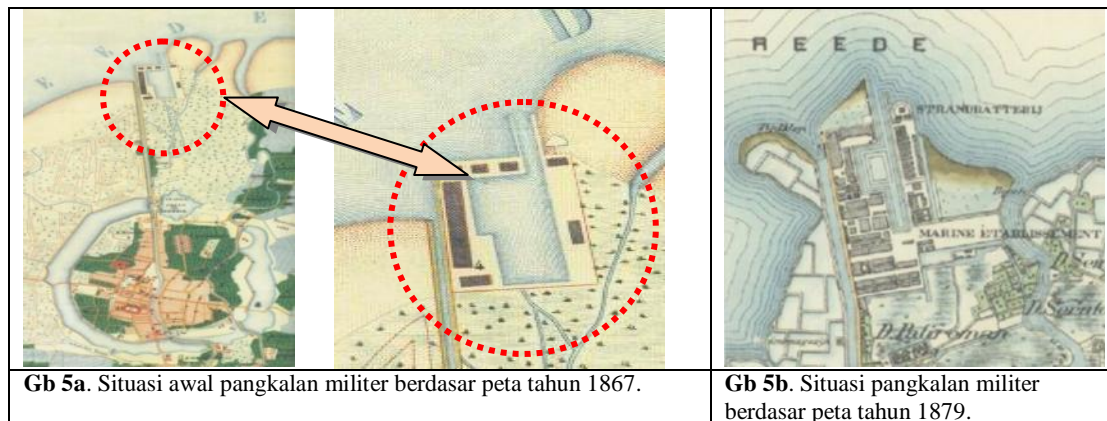


Gambar 4. Situasi keruangan pertahanan kota Surabaya berdasar peta tahun 1866

Sumber: Van Diessen dan Zierikzee (2004).

2.6. Penelusuran Pembentukan Pangkalan Militer Ujung Surabaya Tahun 1846 Sampai Akhir Kekuasaan Kolonial sebagai Pemantapan Pertahanan Sungai-Darat-Laut-Udara

Menurut Van Diessen dan Zierikzee (2004), bahwa konstruksi militer di sisi Timur Kalimas, dari tahun 1846 dan setelahnya menjadi akhiran penting bagi sentralisasi dan konsolidasi kekuatan militer melalui pembangunan pangkalan angkatan laut di kawasan Ujung. Disini mulai dibangun pertama kali markas marinir (*Maritieme Etablisementen/ ME*) di area bekas workshop militer era Daendels yaitu *Artillerie Constructie Winkel-ACW*, sebagai konsekuensi pengalihan pangkalan angkatan laut di pulau Onrust dan pergudangan angkatan laut di Batavia tahun 1888. Selain itu, pembangunan pangkalan marinir ditujukan untuk menggantikan peran benteng yang mulai ditinggalkan untuk kegunaan militer di tahun 1871. Mulai tahun 1880-1895, seluruh dinding benteng kota dirobohkan. Gagasan Daendels untuk menjadikan Surabaya sebagai basis utama angkatan laut Hindia Belanda hanya berlangsung sampai tahun 1822 ketika Gubernur Jenderal Baron van der Capellen membentuk komite perencanaan persiapan pangkalan tetap angkatan laut di Jawa, dan kelanjutan hasil kerja belum selesai sampai dengan tahun 1837. Kondisi ini juga diperparah oleh adanya perang Aceh, sehingga menuntut pengkonsentrasian kekuatan angkatan laut di Batavia/Jakarta. Di tahun 1837 dibentuk komite komite perencanaan persiapan pangkalan tetap angkatan laut di Surabaya dipimpin insiyur pengairan H.A Tromp, dengan hasilnya adalah usulan pembangunan pangkalan angkatan laut terletak antara muara Kalimas dan Kali Pegirian. Meskipun usulan awal ini sempat ditolak, namun usulan awal ini justru menjadi dasar desain akhir yang disusun insinyur pengairan W.G.C Geill di Juli 1846, dan disetujui oleh Gubernur Jenderal J.J. Rochusen (1845-1851) maupun wakil Laksamana EB van den Bosch di September 1846. Selanjutnya persiapan pembangunan segera dilaksanakan sampai di akhir tahun 1846 untuk pembangunan sumur fondasi.



Gambar 5. Perbandingan keruangan pangkalan militer Ujung berdasar peta tahun 1867 dan 1879.
Sumber: Van Diessen dan Zierikzee (2004).

2.6.1. Peran Pangkalan Militer Ujung terhadap Perkembangan Infrastruktur Transportasi Sungai

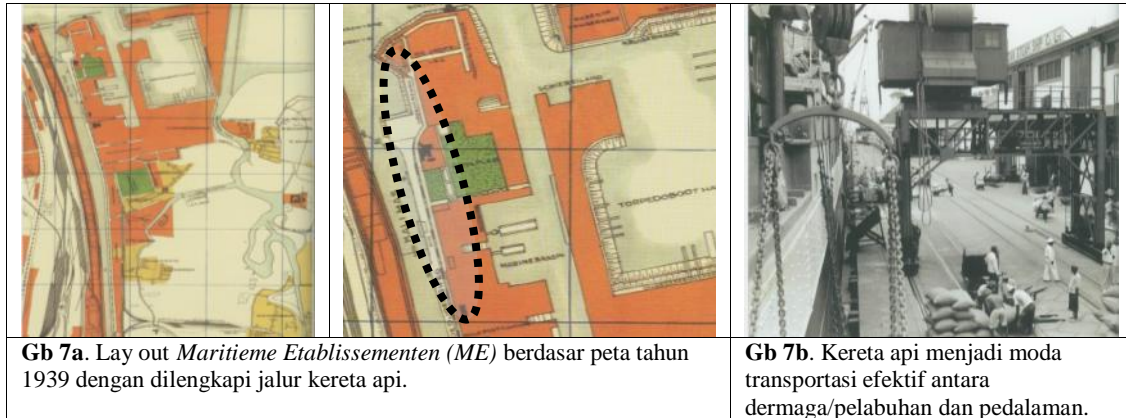
Peran pangkalan militer angkatan laut di wilayah Ujung sebagai pengendali infrastruktur transportasi sungai masih tampak sebelum adanya pembangunan pelabuhan Tanjung Perak di tahun 1921. Hal ini terwujud melalui tersedianya kantor pengawas pelabuhan laut dan sungai di pangkalan militer yang menghadap langsung Kalimas dengan petugas dari angkatan laut. Hal ini menunjukkan adanya dominasi kendali militer dalam pengelolaan kehidupan masyarakat sehari-hari waktu itu.



Gambar 6. Peran pangkalan militer ujung sebagai pengendali infrastruktur transportasi Kalimas
Sumber: Van Diessen dan Zierikzee (2004).

2.6.2. Peran Pangkalan Militer Ujung terhadap Perkembangan Infrastruktur Transportasi Darat (Kereta Api dan Jalan Raya)

Perkembangan infrastruktur jalan raya di kawasan Ujung yang dirintis era pasca pemberontakan Trunojoyo, mulai dilengkapi dengan pembangunan infrastruktur kereta api di tahun 1900 oleh perusahaan kereta api negara (*Netherlands Indische Spoorweg Maatschappij/NIS*), dengan jalur mulai dermaga di sisi Timur muara Kalimas. Keberadaan jalur kereta api ini semakin memantapkan peran infrastruktur kereta api untuk keperluan mobilisasi perbekalan maupun pasukan untuk keperluan pertahanan antara Surabaya dengan daerah pedalaman Jawa Timur. Peran infrastruktur kereta api untuk keperluan militer semakin terasa pada masa perang dunia kedua ketika terjadi peralihan kekuasaan antara Belanda-Jepang dan Indonesia.



Gambar 7. Pangkalan militer ujung yang terintegrasi dengan infrastruktur transportasi kereta api.
Sumber: Van Diessen dan Zierikzee (2004).

2.6.3. Perkembangan Infrastruktur Laut untuk Pertahanan di Kawasan Ujung

Infrastruktur laut terkait pangkalan militer angkatan laut kawasan Ujung mulai berkembang dari semula sebatas pelayanan dok perbaikan kapal, pangkalan pendaratan kayu (*balk haven*) dan pengawalan terhadap kapal-kapal dagang sebelum dibangun pelabuhan Tanjung Perak, selanjutnya semakin memantapkan peran sebagai pangkalan strategis untuk pertahanan. Hal ini tampak pada rencana pembangunan tahun 1922-1923 untuk persiapan kondisi siaga menghadapi perang dunia dengan menjadikan *Maritieme Etablissements* (ME) di kawasan Ujung sebagai pangkalan strategis angkatan laut yang dilengkapi fasilitas paling modern dan strategis, diantaranya adalah penyempurnaan fasilitas gudang senjata, pangkalan kapal selam, kapal penjelajah dan kapal perusak. Adapun produksi amunisi yang sebelumnya memanfaatkan fasilitas *Artillerie Constructie Winkel-ACW* era Daendels, selanjutnya dipindahkan ke pulau Madura di dekat wilayah Kamal.



Gambar 8. Pangkalan militer Ujung yang terintegrasi dengan infrastruktur pertahanan laut.
Sumber: Instituut voor Maritieme Historie, The Hague dalam Van Diessen dan Zierikzee (2004).

2.6.4. Perkembangan Infrastruktur Udara untuk Pertahanan di Kawasan Ujung

Menurut Van Diessen dan Zierikzee (2004) terkait infrastruktur pertahanan udara, kawasan Ujung sebetulnya sudah memiliki pangkalan untuk pesawat korps penerbang angkatan laut yang mulai dibentuk tahun 1917, yaitu di bagian semenanjung *Maritieme Etablissements* (ME). Jenis pesawat yang dioperasikan adalah kapal terbang apung. Sebagian dari pesawat-pesawat tersebut diparkir di sebelah Barat pelabuhan Tanjung Perak yang dikenal sebagai Morokrengan. Setelah tahun 1920, Morokrengan dikembangkan sebagai pangkalan udara, melengkapi *Maritieme Etablissements* (ME) dalam membentuk pertahanan secara integral.



Gambar 9. Pangkalan militer Ujung terintegrasi dengan infrastruktur pertahanan udara di Morokrembangan.

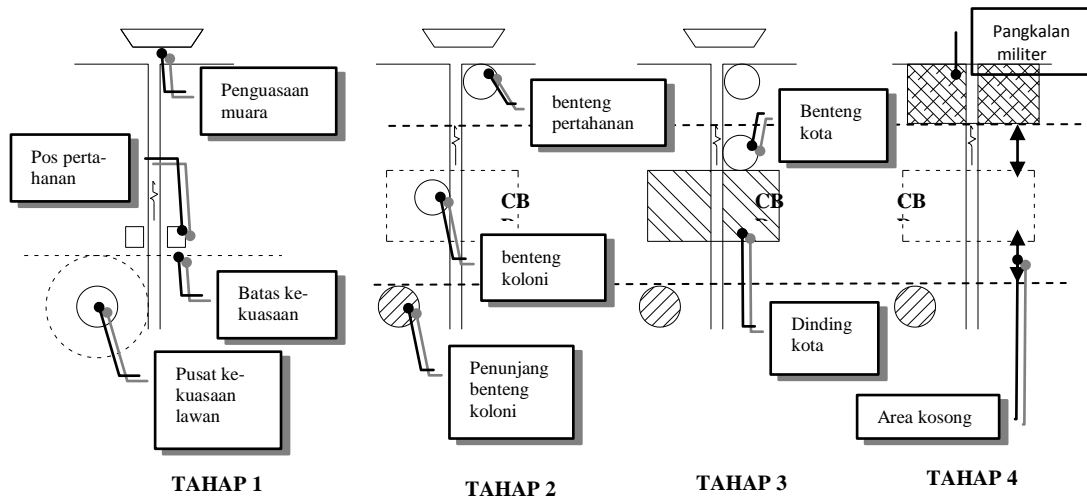
Sumber: Van Diessen dan Zierikzee (2004).

2.7. Sintesa Pola Bentuk Keruangan Pertahanan Militer di Kawasan Ujung Surabaya Era Kolonial.

Bentuk keruangan pertahanan militer era kolonial mulai Belanda mendarat di Surabaya sampai dengan akhir kekuasaannya, menunjukkan adanya pola pertahanan yang khas. Dimulai dengan pembentukan pangkalan pertahanan di area perbatasan kekuasaan lawan atau garis terluar wilayah yang dikuasainya dengan ditunjang jangkauan infrastruktur, terutama infrastruktur sungai. Penguasaan terhadap sungai merupakan hal penting dalam budaya Belanda, sebagaimana nama internasional Belanda yang disebut *Netherland* (tanah rendah) atau *Holland* memang menggambarkan geografi negeri Belanda dengan kondisi pedalaman yang cekung dibawah muka air laut, sehingga penguasaan teknologi pengendalian sungai untuk kehidupan sehari-hari maupun pertahanan sudah diadaptasi dalam budayanya.

Morfologi keruangan pertahanan militer era kolonial juga mempunyai kemiripan dengan morfologi kota koloni Jawa oleh Zahnd, dengan rinciannya adalah :

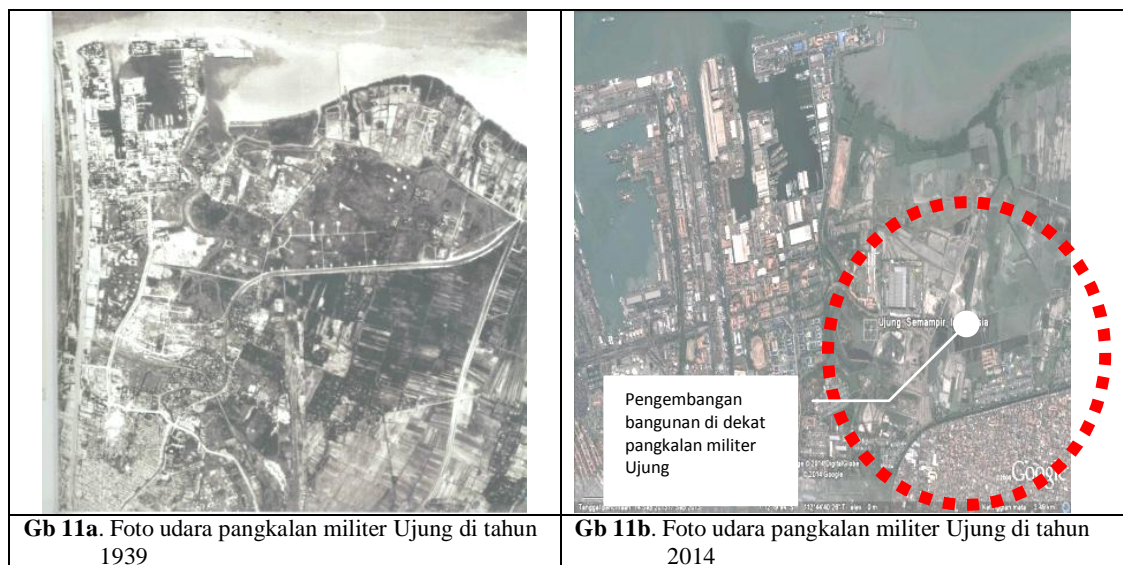
- Tahap pertama, adalah penguasaan wilayah pelabuhan sebagai titik tolak mobilisasi perlengkapan dan ekspansi pasukan di pos-pos pertahanan dengan memanfaatkan infrastruktur utama sungai ataupun ditunjang infrastruktur jalan raya.
- Tahap kedua adalah pembentukan benteng koloni, berupa pembangunan benteng yang menyatu dengan pusat ekonomi kota dengan pembentukan batas benteng dengan kawasan sekitarnya memanfaatkan formasi alam, seperti sungai, kanal/parit. Mobilisasi untuk pertahanan masih memanfaatkan infrastruktur sungai dan jalan raya. Pos-pos pertahanan sebelumnya dibongkar sebagai penunjang fungsi benteng koloni, seperti rumah sakit militer dan barak. Tahap ini juga dibarengi adanya pemisahan benteng. Benteng dibagi menjadi benteng untuk pertahanan kota dan benteng untuk pertahanan dengan persenjataan berat. Letak antar benteng saling terpisah oleh area kosong kota, selain untuk menjamin keamanan penduduk sekitar juga untuk menjaga area terluar kekuasaan namun tetap terhubung oleh infrastruktur sungai ataupun jalan raya.
- Tahap ketiga adalah pembentukan kota benteng, yaitu pembangunan dinding pertahanan wilayah kota yang sudah dikuasai. Benteng kota tetap ada, namun letaknya berada di sebelah luar dinding pertahanan kota. Pada kota benteng kota Surabaya, keberadaan benteng ditujukan melindungi penduduk non pribumi. Hal ini agak berbeda dengan teori morfologi kota koloni Jawa oleh Zahnd.
- Tahap keempat adalah pemantapan benteng pertahanan dengan persenjataan berat sebagai pangkalan militer modern. Tahap ini dilakukan pembongkaran benteng-benteng sebelumnya dan tetap menyediakan area kosong kota antara pangkalan dengan hunian penduduk. Pangkalan ini sebagai zona strategis dengan infrastruktur lengkap, baik infrastruktur sungai, laut, jalan raya, kereta api dan pangkalan pesawat terbang.



Gambar 10. Pola bentuk keruangan pertahanan militer di kawasan Ujung Surabaya era kolonial.
Sumber : Sintesa penulis (2014)

2.8. Bentuk Keruangan Pertahanan Militer di Kawasan Ujung Surabaya Pasca Kolonial Sampai Sekarang

Perubahan peran pangkalan militer di kawasan Ujung yang semakin terbatas dibanding era kolonial, menyebabkan hilangnya peran infrastruktur pertahanan yang sudah dirintis semenjak awal pembentukannya berupa *Maritime Etablissements*. Peran infrastruktur yang hilang pertama kali adalah peran pangkalan militer sebagai pengendali infrastruktur sungai dengan dibangunnya pelabuhan Tanjung Perak di tahun 1921. Peran infrastruktur yang hilang berikutnya adalah infrastruktur udara berupa pengalihan pangkalan udara dari *Maritime Etablissements* ke Morokrembangan di tahun 1920, dan selanjutnya dipindahkan ke Juanda sekitar tahun 1964. Peran infrastruktur transportasi ketiga berikutnya yang hilang adalah infrastruktur kereta api. Tumpang tindih perkembangan jalur antara infrastruktur kereta api dan jalan raya, dan semakin stabilnya pertahanan di daerah pedalaman setelah era kolonial, menyebabkan infrastruktur kereta api untuk keperluan pertahanan menjadi tidak berkembang. Infrastruktur transportasi di pangkalan militer Ujung saat ini mengandalkan jalan raya dan kapal-kapal perang. Hal penting yang perlu dicatat terkait perkembangan keruangan kawasan militer Ujung adalah semakin padatnya kawasan sekitar pangkalan oleh hunian penduduk. Kondisi ini semakin dipicu oleh pembukaan jembatan Surabaya-Madura (Suramadu) yang mendorong bangkitan kegiatan di sekitarnya. Pada gagasan pembangunan jembatan tersebut, sudah dirancang pengembangan yang disebut Kawasan Kaki Jembatan Suramadu (KKJS) sisi Surabaya yang bersebelahan dengan pangkalan militer. Sementara itu, jika merujuk pada morfologi keruangan pertahanan militer di kawasan Ujung Surabaya era kolonial, Belanda sengaja menyediakan area kosong kota di sekitar pangkalan militer untuk menjamin keamanan penduduk sekitarnya. Tumpang tindih dan kekurangpahaman maksud penyusunan keruangan antara pangkalan militer sebagai kawasan strategis-eksklusif dengan pengembangan kawasan sekitarnya era pasca kolonial justru menyiratkan ancaman tersendiri. Fenomena penduduk sekitar sebagai korban kecelakaan pangkalan militer di beberapa waktu, diantaranya dipicu oleh kekurangpahaman maksud penyusunan keruangan pangkalan militer. Sebagai misal tragedi ledakan gudang amunisi di pangkalan militer angkatan laut Cilandak, Jakarta Selatan pada tanggal 30 Oktober 1984, diantaranya disebabkan oleh semakin padatnya zona antara pangkalan militer dengan sekitarnya. Di kompleks marinir Cilandak kala itu, ada enam gudang peluru dengan koleksi rupa-rupa jenis bahan peledak dan peluru, akibatnya banyak peluru nyasar ke permukiman penduduk hingga menyebabkan ribuan warga diungsikan. Demikian halnya dengan tragedi ledakan di pangkalan militer angkatan laut di Tanjung Priok beberapa waktu lalu.



Gambar 11. Perbandingan foto udara pangkalan militer Ujung era kolonial dan saat ini.
Sumber: Van Diessen dan Zierikzee (2004) dan google image 2014.

3. KESIMPULAN

Kajian tentang penelusuran bentuk keruangan (morfologi) kawasan pangkalan militer Ujung mulai era kolonial sampai dengan era modern menunjukkan bahwa perkembangan infrastruktur transportasi di pangkalan militer Ujung semakin hilang perannya. Perkembangan bentuk keruangan di sekitar kawasan pangkalan militer yang semula dirancang sebagai area kosong kota namun dalam perkembangannya semakin padat oleh hunian penduduk termasuk oleh bangkitan kegiatan pembangunan jembatan Suramadu yang tertuang dalam pengembangan Kawasan Kaki Jembatan Suramadu (KKJS) sisi Surabaya, menyiratkan kekurangpahaman maksud penyusunan awal keruangan pangkalan militer sebagai kawasan strategis-eksklusif. Kekacauan tata ruang ini dapat menimbulkan bahaya bagi penduduk kota sebagaimana tragedi di beberapa pangkalan militer, seperti di Cilandak dan Tanjung Priok.

Strategi keruangan pertahanan era kolonial Belanda melalui pembentukan pos-pos pertahanan di garis luar wilayah yang berbatasan dengan wilayah lawan, dan terintegrasi dengan infrastruktur transportasi, masih relevan sebagai inspirasi pembentukan keruangan pertahanan di daerah-daerah perbatasan darat Indonesia dengan negara tetangga. Keruangan pertahanan yang terintegrasi dengan infrastruktur transportasi akan memudahkan patroli pengawasan serta menjadi bangkitan ekonomi-sosial sekitarnya. Strategi keruangan pertahanan yang integratif dengan strategi diplomasi politik merupakan strategi jitu dalam penguasaan wilayah, sebagaimana dicontohkan Belanda ketika menguasai wilayah nusantara.

REFERENSI

- Zahnd, Markus (2008). *Model Baru Perancangan Kota yang Kontekstual : Kajian Tentang Kawasan Tradisional di Kota Semarang dan Yogyakarta, Suatu Potensi Perancangan Kota yang Efektif*. Kanisius, Yogyakarta.
- J.R. van Diessen, Zierikzee (2004). *Soerabaja 1900-1950 : Havens, Marine, Stadsbeeld, Port Navy, Townscape*. Asia Maior. Uitgeverij.